

# Un trazo mucho más costoso y menos conveniente

28 de Abril de 2023

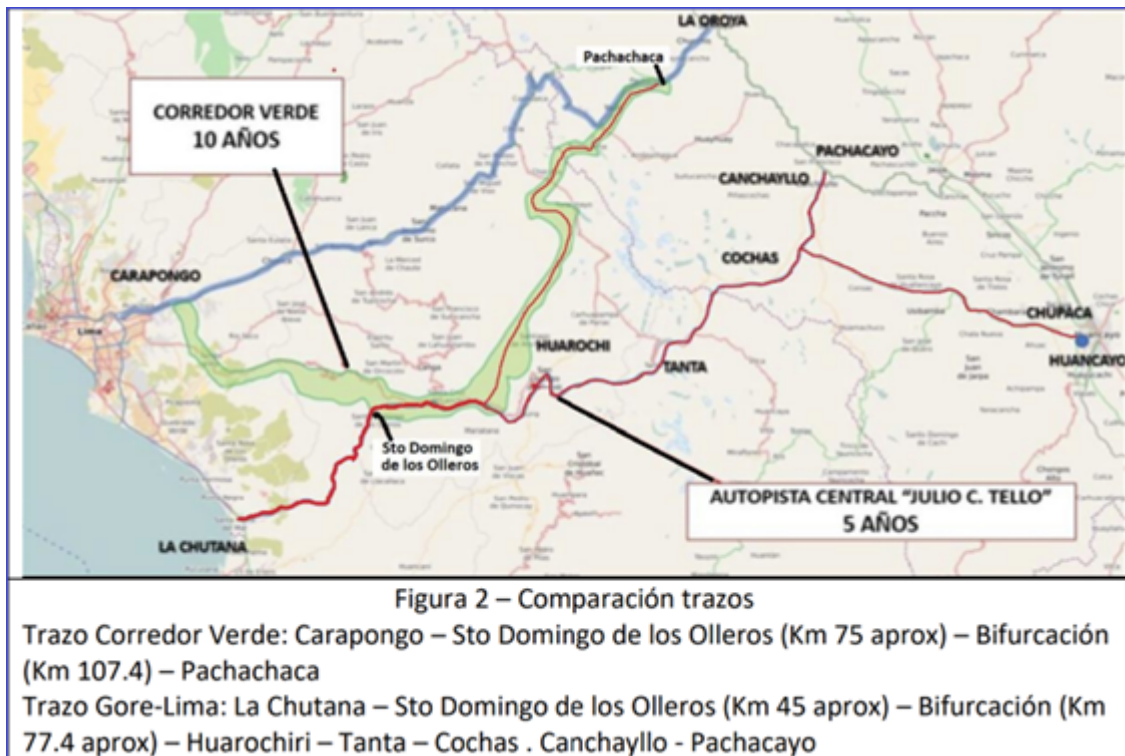


**Jaime de Althaus**  
Para **Lampadia**

Un tema que debería alcanzar mucha más presencia en la discusión pública es el del trazo que ha escogido el Ministerio de Transportes para la nueva carretera Central que, según las críticas formuladas y fundamentadas por el Colegio de Ingenieros del Perú, es un escándalo porque resulta mucho más caro y menos conveniente por varias razones que la ruta alternativa propuesta por el gobierno regional de Lima.

El trazo propuesto por el Ministerio, llamado "corredor verde", comienza en Carapongo en la carretera central y pasa a Santo Domingo de los Olleros en la cuenca del río Lurín, según podemos ver en el mapa a continuación. El trazo propuesto por el Gore Lima comienza a partir de la Chutana, en el Km 50.5 de la Panamericana sur y sigue la ruta que podemos ver también

en el mapa.



Yo no soy ingeniero, pero los argumentos que he escuchado de parte del Colegio de Ingenieros presidido por Roque Benavides, y de Jorge Coll, ingeniero de alto prestigio nacional e internacional, me convencen de la irracionalidad de la decisión del ministerio de Transportes, que no da su brazo a torcer.

Las diferencias entre ambos trazos se dan sobre todo en los tramos que van hasta la bifurcación que se puede ver en el mapa, donde una carretera sigue hasta Pachachaca y la otra hasta Pachacayo o Chupaca. Pues bien, el ingeniero Coll ha hecho el cálculo comparado de los costos de los dos trazos hasta la bifurcación, y concluye que es inmensamente más conveniente construir la autopista partiendo desde La Chutana hasta la Bifurcación, que, partiendo desde Carapongo hasta la Bifurcación, por las siguientes razones, que copio casi literalmente:

1. Solo por concepto de puentes-túneles-expropiaciones, el trazo de La Chutana es del orden de \$ 2,200 millones menos costoso. Si se incluye cortes/rellenos y otras obras de arte, probablemente esta diferencia se amplíe, pues también hay 30 km menos a favor del trazo del GORE-Lima.
2. El trazo del GORE-Lima permite velocidades mayores, pues el trazo del Corredor Verde tiene varias curvas seguidas en la zona de la ascensión por la quebrada de Tinajas, mientras esto no ocurre con el trazo del GORE-Lima.

3. El trazo del GORE-Lima es más estable geológicamente, pues va por cumbres, lo que implica menos probabilidades de huaicos, mientras que el trazo del Corredor Verde que va por la quebrada seca de Tinajas es inestable, según se describe en un informe del INGEMMET. Esta quebrada seca probablemente se active con lluvias intensas, además de tener una topografía muy abrupta.
4. Por la Chutana hay suficiente espacio para puertos secos, mientras que por Carapongo no hay casi espacio para puertos secos.
5. Para el trazo del Corredor Verde hay numerosas expropiaciones urbanas que atrasarían su construcción. Esto no ocurre para el trazo del GORE-Lima.
6. No está demás mencionar que el complejo tráfico de Lima es factible de mejorarlo en la Panamericana Sur, con la futura Autopista Periurbana, mientras que por la Autopista Ramiro Prialé (Carapongo), no hay espacio para mejoras.

En conclusión, sería un grave error que el país lamentará insistir en un trazo es que sería cuando menos \$2,200 millones más costoso, tomaría mucho más tiempo de construcción por la mayor cantidad de expropiaciones, con más curvas, más lento, más inestable, más expuesto a huaycos y con mucho menos espacio para puertos secos.

El Colegio de Ingenieros ha insistido varias veces en sus argumentos y el ministerio no escucha. No se entiende las razones por las que el Ministerio insiste en un trazo muy poco conveniente y mucho más costoso, altamente contrario al interés nacional. Habría que averiguar. [Lampadia](#)